COMITATO MANTOVANO
per lo Sviluppo della Navigazione Interna con sede presso la Camera di Commercio

NOTIZIE STORICHE

SULLO

SVILUPPO TOPOGRAFICO E COMMERCIALE

DEL

PORTO CATENA

DI MANTOVA

TRATTE DAI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO STORICO GONZAGA DI MANTOVA

D.r PIETRO TORELLI

Allegato alla ***Relazione sull'opera del Comitato*** *nell'anno 1909*

MANTOVA - MCMX
STAB. CROMO-TIP. "L'ARTISTICA,,
DI A. BEDULLI

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1009

COMITATO MANTOVANO
per lo Sviluppo della Navigazione Interna con sede presso la Camera di Commercio

NOTIZIE STORICHE

SULLO

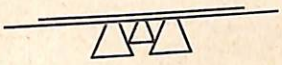
SVILUPPO TOPOGRAFICO E COMMERCIALE

DEL

PORTO CATENA

DI MANTOVA

TRATTE DAI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO STORICO GONZAGA DI MANTOVA



D.r PIETRO TORELLI

Allegato alla ***Relazione sull'opera del Comitato*** *nell'anno 1909*

MANTOVA - MCMX
STAB. CROMO-TIP. "L'ARTISTICA„
DI A. BEDULLI

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

NOTIZIE STORICHE SULLO SVILUPPO TOPOGRAFICO E COMMERCIALE DEL PORTO CATENA TRATTE DAI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO GONZAGA. (1)

« Appresso alla Chiesa di S. Nicolò (nella località Anconetta) stava ab antiquo un ponte e un porto per l'approdo delle barche conducenti mercanzie in città, e nei documenti del XIV secolo, tanto il ponte che il porto sono denominati degli scoli — SCOLARUM — forse perchè ivi le acque del Rio scolavano nel lago Inferiore. Nel successivo secolo il ponte era anche detto PONS CATENE S. NICOLAI.... Nel 1754 fu colmata la grande vasca dell'antico porto degli scoli o di S. Nicolò, e il nuovo porto fu detto il Porto di Catena ».

Queste le sommarie notizie che del porto Catena aveva raccolto il compianto Cav. Stefano Davari, (2) dalla cui opera amorosa e paziente è ora necessità e dovere prendere le mosse ogni qualvolta si studino questioni topografiche mantovane.

Queste notizie cercheremo di precisare ed accrescere.

I diplomi imperiali che fino da Ottone III nominano come concessione alla chiesa episcopale mantovana i diritti sulle « *ripe Mantuane civitatis et portus* » (3) e, d'altra parte, la investitura fatta dal Vescovo

1) Tali documenti non arrivano, com' è noto, oltre il secolo XVIII.

2) Notizie storiche topografiche della città di Mantova nei secoli XIII, XIV e XV (Mantova, Rossi - 1903) pag. 103.

3) 997, ottobre 15 (Stumpf, Die Reichskanzler II n. 1127), e colla data 994 ottobre 1° nella edizione dei Monumenta Hist. Patriae, Codice dipl. longobardo. Seguono negli stessi termini le conferme di Enrico II (1020, dicembre 10), Corrado II (1037, marzo 31), Enrico III (1045 e 1055, ottobre 20). Enrico IV (1091) etc.

Eliseo il 6 ottobre 1056 (1) al comune di Mantova di tutto quanto apparteneva all'episcopato « *imperiali largitate* » o altrimenti, eccettuato, tra l'altro, il « *portus de Mantua* » usano espressioni troppo generiche perchè si possano attribuire ad un luogo d'approdo piuttosto nel lago inferiore che presso il borgo di Porto (Cittadella). Anzi, se ricordiamo soprattutto che a quei tempi ancora non esisteva il ponte di S. Giorgio e quindi mancava una distinzione qualsiasi tra i due laghi inferiore e di mezzo, intenderemo difficilmente (a meno che non si voglia supporre un fortissimo sviluppo commerciale di cui non abbiamo notizia e che con quell'epoca in genere non s'accorda) la necessità di un porto situato più in basso di quello che il nome del borgo rammenta indubbiamente come antichissimo; ed io ho notato tutto ciò piuttosto per escludere l'esistenza di un vero importante luogo d'approdo a Catena avanti la fine del secolo XII. Invero, poichè sembra certo che colla generale sistemazione delle acque della città anche il ponte di S. Giorgio sia stato costruito nel 1198, non mi pare avventata ipotesi supporre che proprio il nuovo ponte diventasse una causa di spostamento del centro del commercio lacuale di Mantova precisamente verso un punto che offrendo comodità naturali all'approdo fosse posto prima del ponte stesso, il quale costituiva se non una difficoltà (dato l'apposito tratto di ponte levatoio), certo una incomodità grave al passaggio per cui tuttora non approdano presso il Vaso di Porto se non determinate merci destinate al trasbordo pel lago Superiore.

Così probabilmente cominciò la fortuna commerciale della naturale insenatura che presso la chiesa di S. Nicolò già esisteva (come suppongo dal fatto che per tagliare la città secondo la linea più breve appunto allora vi si condusse a sboccare il Rio) o che nacque ben presto dallo sbocco del Rio stesso; una lenta fortuna tuttavia se gli statuti Bonacolsiani, redatti intorno al 1300, non trovano mai modo di farne espressa menzione. Un accenno indeterminato a più porti della città trovasi solo alla rubrica 42 del libro VI, che vieta l'approdo di notte « *ad aliquem portum vel ripam civitatis Mantue* » o la partenza « *a ripa vel aliquo portu civitatis* ». Ma si noti che, a parte il lago Superiore, esisteva anche un porto dell'ancona di S. Agnese, oggi piazza

1) D'Arco. Studi intorno al Municipio di Mantova, I, pag. 137-9.

Virgiliana, e che, d'altro lato, la rubrica 32 del libro VI dice espressamente: « *Omnes naves conducentes aliqua mercimonia per lacum inferiorem debeat arivare in loco pubblico a* PORTU PONTIS MOLENDINORUM *usque ad caput primum piscarie* IBIDEM *posite* ». — Questa disposizione potrebbe significare che verso la fine del secolo XIII doveva imporsi lo sbarco in luogo che era l'approdo più naturale e comune, potrebbe cioè rivelare la tendenza ad uno spostamento che si dovrà più tardi ufficialmente riconoscere; ma pertanto esclude l'esistenza d'un porto vero e proprio all'infuori di quello ricordato espressamente. Riuscirebbe quindi molto comodo attenerci senz'altro ad una asserzione dell'Amadei (1); poi che Feltrino Gonzaga fece condurre nel 1353 l'argine che tagliava l'ancona di S. Agnese, « perchè questo porto più non era servibile d'allora in avanti le barche cominciarono ad approdare alla riva della Torre Nuova, ch'è quella la quale sorge in capo delle Ducali scuderie verso S. Stefano, fino a tanto che si andasse scavando un altro seno più atto al ricevimento in città alle suddette barche, e fu quello denominato della Catena, il quale serve a Mantova di porta acquatica, e chiudesi con una grossa catena di ferro, oltre ad una grossa trave galleggiante a pelo d'acqua per impedire o l'ingresso o l'uscita di notte tempo ad ogni qualunque benchè piccol battello ». Ma su che si basa tutto ciò? Non sarebbe la prima volta che una sua supposizione l'Amadei muta in un fatto positivo, e riesce per questo difficile accogliere senz'altro per buona un'affermazione non suffragata da nessun documento, stranissima cosa se si pensi che il cavamento d'un porto di estensione, come vedremo, più che doppia dell'attuale, sarebbe stato tal lavoro da oscurar cento volte quello della Diga a traverso l'ancona di S. Agnese pur così ampiamente documentato. Ricordando tuttavia che il racconto dell'Amadei risponderebbe bene all'epoca del primo affermarsi del valore commerciale del porto, che l'insenatura naturale del porto stesso poteva certo richiedere per un ampio uso un'opera artificiale di adattamento, potremo forse supporre che il predetto autore avesse chissà donde una notizia che provasse avvenuto questo adattamento proprio nel 1353. Senza adunque eccessiva credulità nè irragio-

1) Cronaca universale della città di Mantova. Manoscritta all'Archivio Gonzaga. V. ad annum.

nevole diffidenza notiamo che in tanta scarsezza di documenti sembra più conducente rilevare un fatto generale: Se le zone della città dipendenti in certo modo dal quartiere di S. Martino note sotto i nomi di MONTICELLI, R. EGIDIO, REDEVALLO, FIERA, CORPI SANTI, nel secolo XIII erano ancora considerate « come altrettante borgate EXTRA MUROS CIVITATIS », (1) non è men vero che il centro della vita cittadina s'andava man mano spostando verso di esse in modo da raggiungere quelle località che erano prima i confini della città vecchia. Nulla di più logico che l'importanza del Porto Catena crescesse proporzionalmente a questo avanzamento, e forse solo la lamentata scarsezza di documenti ci impedisce di accertarlo e di valutare la eventuale reciproca attrazione esercitata da quel comodo scalo lacuale sulla vita commerciale cittadina e quindi sull' estendersi della città stessa verso quella direzione.

Al silenzio dei primi statuti risponde invece un ampio e importante ricordo del Porto Catena negli statuti riformati, nei primi anni del 1400, da Francesco Gonzaga. Già precedenti notizie ci accertano che nel XIV secolo doveva aver preso un forte incremento: spese del comune per lavori « *ad murum S. Nicolai* » non certo d'utilità privata della chiesa si ricordano nel 1347 (2); ma in un libro intitolato « *Introitus, expense et salaria communis Mantue et curie Mag. domini Ludovici* » redatto nel 1380 o 81, leggesi a foglio 6 r.; « *Officiales infrascripti consueverant habere ut infra:* ..... *Bertolinus de Cagnolis officialis ad portum Scolarum, VI lib. - Duo socii dicti Bertolini, pro quolibet V lib.* » e nella colonna di fronte: « *Officiales predicti habent ad presens ut infra:* ... *Bertolinus de Cagnollis VIII lib. VI sol., VIII (parv.). - Dicti duo ipsius socii habent XII lib.* » Vuol dire che già da un certo tempo esisteva un ufficio per la sorveglianza (lo vedremo determinato dagli statuti) del porto, per la cui importanza si noti che gli ufficiali preposti

1) Davari, op. citata, pag. 93.

2) H. III. 1. busta 3136. « *Liber rationum secretarum... Guidonis, Filippini et Feltrini de Gonzaga... fol. 1 v.* Della chiesa di S. Nicolò posta con l' annesso chiostro sin quasi contro le mura resta ora in fondo ad un orto attualmente di proprietà Lombardini, un piccolo tratto della parete posteriore interna con una nicchia e qualche pilastro, a cui fu appoggiata una piccola costruzione rustica. Il Monastero fu abbattuto, perchè pericolante, nel 1736.

alle porte di Santa Giulia (MULINA) S. Giorgio, Folli (CERESE), Acquadrucio (PRADELLA), risultano dallo stesso libro pagati nell' identica misura (1). Del resto nel 1382 il Comune vendeva a Giovanni Mascoli « *tam tempore pacis quam guerre secundum modum consuetum, dacium introitus et exitus porte scolarum et pro ut habuerunt alii daciarij, pro precio pro uno anno de MMCCCC. lib.* » Si noti anche qui che il dazio delle altre porte si cedeva nello stesso anno, per S. Giulia a Lib. 2900, per S. Giorgio a 3000, per quella de' Folli a 2360, per quella dell'Acquadrucio a 3116, e pel Portazzolo dei Frati minori all'origine del Rio nel lago Superiore a 409. Nel 1384-5 il « *Dacium portus scollarum* » scendeva a 2301 libre (2); nel 1385-6 (l'anno finanziario cominciava dal 1° d'ottobre) a 2250 (3).

Questi dati tolti dai « *Libri locationum daciorum communis Mantuae* » (4), sono solo nel 1382 accompagnati dalla espressione - PORTA degli scoli, - e dicono in tutti gli altri anni espressamente - PORTO degli scoli. - L'omogeneità delle cifre per cui veniva ceduto l'appalto del dazio, la mancanza di un introito speciale della porta quando si parla del porto (se si trattasse di cosa diversa dovrebbe essere segnata come sono segnate tutte le altre porte della città) ci dimostrano con piena sicurezza che l'una espressione equivaleva all'altra e che, topograficamente, o la porta doveva essere collocata in luogo di necessario passaggio per venire dal porto e per accedervi, o che meglio ancora, senza una costruzione apposita in forma di porta, poteva darsi allora il nome di - PORTA degli scoli - alla località in genere, in quanto è aperta all'esterno della città, e di - PORTO degli scoli - al luogo specifico di approdo, appunto come ancora oggi si dice PORTA Catena e PORTO Catena. Ed allora la porta degli scoli non poteva essere alla testa del ponte che avrebbe congiunto S. Nicolò col corno della Cipata come risulterebbe dalla carta che il Davari pose in fine alle sue ricordate « Notizie topografiche di

1) Sede come a nota 2 pag. precedente.

2) Acquadrucio 3198; S. Giulia 2209; S. Giorgio 3266; Portazzolo 425.

3) Acquadrucio 2900; porta Porti (invece di S. Giulia) 2380; S. Giorgio 2900 Folli 2425; Portazzolo 550.

4) Sempre alla Sede H, III. 1 busta 3136.

Mantova ». Teniamo per ora ben fermo questo punto e passiamo senz'altro agli statuti riformati da Francesco Gonzaga.

Un breve accenno agli *officiales Catene* troviamo alla rubrica 26 del libro III, ma delle altre rubriche che ci riguardano direttamente non sarà male dare intero il testo: tanto, il grosso volume di questi statuti d' importanza veramente eccezionale soprattutto per la storia economica e amministrativa della nostra città, giace inedito e (che è peggio) ignorato a coloro che di quella storia si interessano, nel nostro Archivio Gonzaga (1). Ecco dunque la rubrica 32 ancora del libro terzo: « *De navibus (autem) intrantibus per lacum inferiorem. - Statuimus et ordinamus quod de rebus que conducuntur per navem per lacum inferiorem solvi debeat gabella datiariis portus scolarum seu Catene, sive dicte naves arivent ad ripas versus Cipatam elapsa via que vocatur via Morana, sive versus Pletulam elapso domo Episcopi que est in bredoldo, ubi solvi debeat gabella sive ad burgum Ceresii, sive ad Cipatam, sive porti vel alibi. Devenientibus autem per lacum Superiorem daciariis Portizollo fratrum minorum solvere teneantur* ». Mi pare che l' unica accezione possibile di questo non chiaro periodo sia la seguente: Le merci che entrano pel lago Inferiore paghino il dazio a Porta Catena da qualsiasi delle due rive vengano se hanno passata la via Morana o se, dall' opposta riva hanno passata la casa del vescovo sita in bredoldo — (tutte località che non riesco a precisare). Altrimenti, chi le conduce abbia facoltà così di pagare rispettivamente alla Cipata o a Cerese come di pagare al Porto o altrove.

Questo il raggio diremo così, di attrazione commerciale del nostro porto; ad importanti conclusioni di carattere topografico ci condurranno invece altre rubriche che darò subito o intere o per estratto.

LIBRO III. Rub. (73). — *De solutionibus fiendis custodibus custodientibus lacum tempore noctis et exigendis a transeuntibus per dictum lacum per superstantem navium et nautarum, et officialles, et potestatem dicti officiallis et superstantis.*

Statuimus et ordinamus quod per custodia lacus, antedicti lacus custodia debeat presidere et esse unus officialis civis Mantue bonus et ydonens eligendus et deputandus per dominum capitaneum, cuius offi-

1) Sede F. 1, 2003.

cium durare debeat sex menses et ultra ut placuerit domino Capitaneo, qui tempore noctis et diey lacum debeat custodire et custodi facere stando pro dicta custodia ad pontem Catene de die et de nocte et quotiens opus fuerit pro custodia dicti lacus per loca necessaria et opportuna pro bona custodia distare (?), et quotiens pulsabitur ad campanam communis Mantue pro botis, accedere debeant dictum officialem ad dictum pontem Cattene et ibi stare ad custodia de die et de nocte et ommia allia facere que fuerint necessaria pro dicto lacu.... etc.

Si noti che questo ufficiale percepiva un tanto sulle merci transitanti pel lago come proprio stipendio.

LIBRO X. Rub. (5) — *Ordo observandus per Capitaneum pontis Catene.*

Primo quod dictus Capitaneus pontis Catene S. Nicolay omnes forenses venientes per navem fatiat presentari officio buletarum, quos presentare debeant naute qui eos ducent, et precipiat omnibus nautis venientibus quod omnes forenses presentent sibi quando intrant, et similiter illos quos conducent, et quando recedunt sub pena vigintiquinque librarum pro quolibet, et incurendi bandi penam, quam incurere deberent ille vel illi quos conducent. Et de omnibus forensibus intrantibus scribat cedulam in qua sint nomina ipsorum forensium et cuiusmodi parte essent, que scripta portentur officio buletarum per nautam qui ipsos duxerit.

Item non permittat sub dicta pena aliquos forenses exire nisi cum buleta officii buletarum communis, quam bene examinet, et in ea buleta debent esse descripta nomina illorum forensium qui exire debuerint, et si reperiet aliqualiter errorem vel fraudem in ipsa buleta mittat tales forenses vel alios repertos in fraude per proprium nuncium presentandos officio buletarum, significando eis errorem vel fraudem repertam, et buleta forensium qui recedent penes se retineat.

Item si audiverit pulsari tre bottos per campanam palatii communis ceu campanam vel campanas alicüius ecclesie Civitatis Mantue pulsari ad martellum non permittat sub pena capitis aliquos exire absque mandato domini cum buleta fienda ad canzelariam cum buletino solito, et cum audiverit dictos bottos, incontinenti fatiat clavari pusterlam que est ad turim novam, et fatiat incatinare omnes naves et burcleli, et vocari illos qui essent in lacu qui audire possent ut veniant ad terram.

Claves autem dicte pusterle demitantur sibi de die, de nocte vero portentur ad cameram domini.

Et ad predicta adiuvet eum officialis deputatus et deditus ad custodiam lacus cum suis sociis vel famulis, et eo casu dictus officialis fatiat ire unum ex suis sociis vel famulis in uno burclello ad videndum si aliquis transire posset intra portam fulorum et pontem Catene.

Et ipse officialis intret in uno burclello et vadat per lacum. Beroarii et familia domini potestatis permittantur exire cum buletino domini potestatis.

Apponatur etiam pena dicto capitaneo quod si aliquem exire per miserit contra dictus ordines qui in persona vel in pecunia penam aliquam meruiset vel in debitis obligatis, quod dictus Capitaneus eandem penam incurat, et paciatur, quam ille tolerare deberet.

Le notizie dirette derivanti da queste disposizioni, intorno alla custodia del porto e all'importanza ad esso attribuita, non hanno bisogno di comento, bensì è da notare che qui si parla costantemente di un ponte della Catena il quale, se stiamo a quanto scrive il Davari « congiungeva la città da quelle parte col borgo di Cipada » e col porto quindi non c'entrerebbe affatto. Abbiamo già visto come la porta degli scoli nulla avesse a che fare con quella posta in testa a questo ponte; ma sulla antica esistenza di esso non è tuttavia a porsi alcun dubbio affermata com'è dal Bertazzolo che scriveva nel suo famoso « Discorso sopra il nuovo Sostegno » (1609) che ancora « se ne veggono le vestigie al tempo che le acque sono basse ». Io, anche non volendo accogliere senz'altro la supposizione dell'Amadei, in fondo non basata su documenti, che costruitosi nel 1198 il ponte di S. Giorgio quello da S. Nicolò alla Cipata « fu poi levato via come troppo discomodo perchè metteva capo in quell'angolo della città molto lontano dalle piazze abitate » (1) intendo solo provare che nel periodo che stiamo studiando,

1) Cronaca, I. 149. Si noti tuttavia che se questa ragione è poco plausibile, non ne mancano di più solide per giustificare una quasi immediata distruzione del vecchio ponte; quando nell'estate 1199 i Veronesi vinsero i mantovani a Ponte Molino, i beni di questi posti alla Cipata dovettero subire gravi danni se molti proprietari ne furono compensati poi dal Comune con beni a Romanore. Così da varî doc. del 1200. Forse allora anche il vicino ponte ebbe grave danno. I Veronesi incendiarono poi la Cipata nel 1249.

e già da parecchio tempo prima, non esistevano più, almeno in forma servibile, nè il ponte che legava la Cipata alla Città, nè la porta che il Davari chiama degli Scoli nell' « Indice della Pianta » di Mantova in appendice alle sue « Notizie » e PORTA CIPATE a pag. 103 delle « Notizie » stesse. Sempre i ricordati statuti nella rubrica « Ordo obesrvandus per capitaneum porte Zupate » (1) dimostrano, e si vedrà dai brani che riporterò subito, che con tal nome intendevasi la porta che dal borgo della Cipata metteva sulla campagna, e non quindi la porta della città che metteva sul ponte conducente a quel borgo; ma dimostrano anche chiarissimamente che quel ponte non esisteva più: Il Capitano della porta di Cipata, dice la citata rubrica, mandi coloro che entrano a presentarsi al Capitano della Rocchetta di S. Giorgio, di ma più « *non permittat exire aliquos forenses undecumque sint absque buleta communis Mantue in qua debent nomina esse descripta omnium illorum quì exire debuerint, et debeat buleta expresse dicere* PER SANCTUM GEORCIUM ». Ora è assurdo che si dovesse entrare o uscire per S. Giorgio per venire dalla Cipata o per andarvi se un ponte avesse congiunto questo borgo direttamente alla città, nè mi pare il caso di cercare altre prove per affermare:

I° che questo ponte nella seconda metà del secolo XIV non esisteva più;

II° che di conseguenza il PONS CATENE NICOLAIS de' nostri statuti era tutt' altra cosa.

E per determinare esattamente ov' era posto ci soccorre ancora la inesauribile fonte di questi stessi statuti.

LIBRO XII. Rub. (12). — *De divisione civitatis per quarteria et eorum equatione et eorum earumque distinctione.*

.... Sancti Petri vocetur primum quarterium..... continens totam civitatem veterem..... a porta leonis sequendo per rivum usque ad pontem Catene et a dicto ponte usque ad turim novam et a dicta turi usque ad castrum..... Quartum et ultimum quarterium dicte civitatis sit et vocetur qarterium S. Nicolay.... a porta (fullorum) usque ad S. Nicolaum

1) Lib. X. Rub. 4.

et a S. Nicolao usque ad pontem Catene, et a ponte Caetne sequendo per rivum usque ad pontem S. Silvestri.....

Se la linea di confine del primo quartiere dopo aver seguito il Rio girava a sinistra per andare alla Torre nuova e poi al Castello, per seguire cioè la riva del lago, vuol dire che girava a sinistra esattamente nel punto in cui il Rio mette nel Lago; e se, dall' altro lato la linea di confine del quarto quartiere venendo da porta dei Folli e per S. Nicolò fino al Rio, cioè seguendo la riva del lago, girava pure a sinistra per risalire il Rio fino a S. Silvestro, vuol dire girava a sinistra esattamente nel punto in cui il Rio mette nel lago. Questi due punti sono adunque i due estremi delle rive del Rio alla sua foce, e se in essi la nostra rubrica pone il PONS CATENE vuol dire che tale ponte li congiungeva, vuol dire cioè che il ponte della Catena corrispondeva all'attuale mura che limita il porto dalla parte del lago lasciando aperta la sola bocca del porto. Anche quel ponte era certo interrotto per il libero entrare e uscir delle navi, forse con un sistema simile a quello di S. Giorgio, fors' anco con una vera e propria interruzione a traverso la quale tiravasi la catena che chiudeva il porto di notte e in determinate circostanze (1).

La rubrica « De nautis et navibus debentibus arivare ad portus et de ordine navium » (N. 122 del lib. I degli statuti) conferma tutto questo con una enumerazione dei luoghi di approdo del lago chi ci permette di farne una pianta sicura « *Quelibet persona que habuerit, tenuerit seu conducerit aliquam navim per lacum predictum, si cum ipsa navi arivaverit ad aliquam ripam dicte civitatis (Mantue) ante sonum tercium campane communis que pulsatur de sero, teneatur et debeat ipsam navim conducere ad aliquem ex locis ordinatis et ibi ipsam navim ligare cum una catena et eam non amovere de dicto loco usque ad diem videlicet usque ad campanam diey, sub pena vigintiquinque librarum parvorum pro quolibet et qualibet vice, et plus et minus arbitrio domini*

1) Questo originariamente, e almeno fino alla metà del secolo XIV. Al tempo della redazione degli statuti quello di PONTE della Catena poteva già essere solo un nome tradizionale e ormai improprio, se è vero che l' attuale mura sia quella o sia nell' identica posizione di quella condotta dal ponte dei Molini fino a S. Nicolò nel 1352 da Feltrino Ganzaga (Amadei, I, 244, Gionta, ad annum etc).

potestatis Mantue, inspecta qualitate facti et personarum. Loca sunt hec.... In lacu inferiori.

1. *Iuxta portum quì est extra portam Zupate penes gabellam.*
2. *Iuxta pontem levatorium S. Georgi per quem itur ad lacum de medio.*
3. *Iuxta pusterlam que est penes rocham Castri in capite Pontis S. Georgii.*
4. *Iuxta pusterlam que paratur ad exonerandum naves Magnifici domini Capitanei.*
5. *Iuxta pusterlam turis nove.*
6. *Iuxta portum pontis Catene.*
7. *Iuxta pusterlam quam fornaxarii S. Nicolay operaverunt.*
8. *Iuxta gabellam porte fullorum* ».

Questa enumerazione segue evidentemente la linea della riva cominciando dalla Cipata e movendo verso Nord fino al Ponte S. Giorgio seguendolo poi e ritornando a Sud per la opposta riva del lago fino alla attuale Porta Cerese, per cui mi par certa la identificazione che de' varî luoghi ho cercato di fare nella cartina allegata A. È quì il luogo di ricordare come il porto fosse allora molto più ampio dell'attuale: se la ubicazione della riva sinistra non ha gran che mutato dall' antica, quella della riva destra si spingeva per gran tratto innanzi tra S. Nicolò e S. Apollonia ed oltre, occupando non solo la larga bassura che serve ora di deposito di materiali alla fabbrica della Ceramica Mantovana, ma anche gli orti, non molto più elevati, che dividono questa bassura dall' edificio della fabbrica stessa, posti, più precisamente, tra vicolo Maestro, via S. Marta, vicolo Cappadocia e piazza Polveriera, e dando quindi al porto una superficie più che doppia della presente. Vedremo man mano questa porzione destra interrirsi, diventare inservibile, e quindi essere artificialmente colmata, e vedremo invece con ogni sforzo tenuta libera la porzione sinistra che sotto il nome di Nuovo Porto assumerà via via le dimensioni e la forma attuali.

Stabilita così la configurazione del porto, non troveremo ormai più questioni cosi controverse da richiedere lunga discussione, e i documenti parleranno per sè stessi la loro lingua necessariamente un poco slegata e frammentaria.

La potenzialità economica del porto si manteneva ne' primi anni del secolo XIV, pressochè allo stesso livello dell' ultimo ventennio del secolo precedente: « Valimentum datiorum anni 1406 incipiendo die primo octubris et finiendo ultimo septembris 1407 de nitido..... Datium porte Schollarum: Filippus de Alberixiis debet dare pro dicto datio lib. 2325, de quibus subtrahi debent pro aventagiis lib. 143, sol. 15 Estant lib. 2181 sol 5 ». (1)

Ad una notizia curiosa, ma di importanza mediocre sui segni di riconoscimento necessari per ragioni di carattere militare ad entrare in determinati momenti o sotto certe condizioni per le porte della città e quindi anche per Catena nel 1414 (2), segue cronologicamente quella recata da un decreto del Marchese Gian Francesco del 1430 degna di nota per le condizioni di tutto il quartiere di S. Nicolò se non indifeso dalle dirette innondazioni, certo ben più che ora soggetto a quelle derivanti dalle acque sorgive in periodo di piena. Ecco il decreto: (3)

— *De consensu nostro, Johannes Franciscus de Gonzaga, Mantuae etc. Imperialis Vicarius Generalis. Hominum nostrum vicinie sive parocchie S. Nicolai intra urbem ipsam nostram Mantuae, quorum domus*

1) H. III, 1, busta 3136, libro senza titolo, carta 8, v. Nello stesso anno i dazi delle altre porte erano: Acquadrucio 2435; Folli 2300; S. Giorgio 2427; Vaso (di Porto) 2130; Portazzolo 671.

2) Sede X. IX « *Liber signorum portarum civitatis Mantue et omnium aliorum fortiliciorum existentium sub dominio Magnifici et excelsi domini domini, Iohanisfrancisci de Gonzaga Mantue et C. Marchio, rescriptus sub anno domini 1414, septima indicione* ». D'altra mano: « *Signa nova* » Fol. 2, r. « *Signum pontis Catene a S. Nicolao medius lapillus smortuus longus in formam pignoli partitus per medium et totus albus in uno ex quadris de foris* ». Cancellato da *smortuus* alla fine, e sopra, in carattere non troppo posteriore: « *Albus ab extra. Ab intra minus albus, modicum albus ab uno latere* ». — « *Item signum dicti pontis, tres partes unius cogali schizi, quasi nigri, cum una macula alba in ruptura et cum una virgula alba subtili ab una partedicti cogali* ». — Cancellato da *Tres* alla fine, e nel carattere posteriore « *Medius lapilus grosior suprascripto et similis in colorem* ».

3) Statuti Gonzagheschi, carta 225, v.

propter acquarum excresenciam summerguntur et summerse sunt, suplicationibus annuentes qui nobis humiliter suplicarunt ut cum cupiant eorum domus interrire et levare, ne amplius inundantes aquas habeant ex timere propter eorum domorum sumersionem, concedere eis dignaremur quod de tayeto conduci facere possint tam per terram quam per acquam, terram intra civitatem ipsam nostram Mantue pro elevatione ipsorum domorum, ob ipsorum quoque sanitatem, libere absque ullius dacii introitus solucione, intendentes quidem dictorum hominum nostrorum commodo et salubritati, presentium tenore mandamus officialibus nostri gabellarum tam pontis scolarum quam porte fullorum tam presentibus quam futuris, quatenus eosdem homines tam conducentes quam conduci facientes terram de tayeto pro interrendo et levando domus eorum, dumtaxat tam in navi quam super plaustris libere et absque ullius dacii introitus portarum transire permittant. Dantes quoque in mandatis Massario generali communis Mantue nostri, aliisque officialibus nostri ad quos spectat e spectare posset inposterum, hanc nostram concessionem et gratiam eis observent, et inviolabiliter faciant observari, nullis obstantibus ordinibus in contrarium. - Datum Mantuae die VI novembris 1430, indictione VIII.

L. S. Iohannes Tomeus de Donesmontis prefati et excellentissimi Domini secretarius ad ipsius mandatum visa suplicacione signata per fiat, scripsi.

Bertholameus Ar.

Registratum hic de mandato domini Massarii per me Albertinum de Paneriis officialem deputatum in Massaria.

Un apposito impiegato amministrativo, una specie di economo senza dubbio, era aggiunto già nel 1440 al « *Capitanio* » della porta degli Scoli, col titolo di Massaro: un registro del Marchese di Mantova che comprende gli anni 1440 — 51 ricorda a carte 12, v. — 13 r. un « *Nicolaus de Signoretum Massarius meus deputatus ad portam Scolarum* » e a carta 19 ancora un « *Petro Guido Massario porte Scolarum* ». A partire appunto dell' anno 1451 fino a tutto il 1453, (1) un prezioso volumetto ci conserva minutamente il ricordo delle granaglie

1) H. III, 1. b. 3136.

che entravano giorno per giorno dal porto. Sarebbe certo interessante ma per ragioni di spazio non è possibile, riprodurlo integralmente, e d' altra parte mi parrebbero cifre poco concludenti quelle che dessero la sola somma delle merci entrate annualmente. Darò per questo in una tavola mese per mese, per rendere evidenti le oscillazioni rispondenti ai varî periodi dell' anno, la qualità e quantità delle merci introdotte. Ecco innanzi tutto il titolo del citato volumetto che ne indica la natura e lo scopo: « *MCCCCLI. Liber iste cartarum quadraginta octo bullatus bullo Virgiliano pro Commune Mantue consueto, datus et asignatus fuit per nobilem et circumspectum virum dominum Benedictum de Strociis generalem intractarum rectorem etc. Ambrosio de Diesta et Nicolino de Mazo Officialibus deputatis ad regimen introitus gabelle pontis scolarum, pro describendo omnes et quascunque quantitates farinarum intrancium per dictam portam ac mercimoniorum, incipiendo a Kall. Ianuarii 1451* ». Seguono gli avvertimenti che il libro fu usato cominciando da carta 7 anche pel 1452, e da carta 13 pel 1453, sempre per descrivere « farinas seu blada que per ipsum pontem conduuntur ad macinam » La forma seguita in queste giornaliere annotazioni è la seguente: « Die lune 4 janaurii 1451: Antonius de Martellis in Pletullo acepit modia... starios III. frumenti. Die jovis 7 Ianuarii: Paullus de Bondij in Pletullo conducit modia I, starios IV. frumenti etc. »

Trattandosi sempre di merci entranti, la distinzione tra ACCEPIT e CONDUCIT, non si riferisce forse ad altro che alla persona che pagava la relativa gabbella, o il ricevente cioè, o il conduttore.

Ecco la tavola.

GRANAGLIE

ENTRATE DAL PORTO CATENA

NEGLI ANNI 1451-2-3

(Misure: MOGGIO = 8 Staia. STAIO = 4 (?) Quartari)

	FRUMENTO			MISTURA			SEGALA		
	ANNI			ANNI			ANNI		
	1451	1452	1453	1451	1452	1453	1451	1452	1453
Gennaio . . .	22.2.2	32.3.-	25.5.1	-.3.-		4.1.-	-.7.-		-.6.-
Febbraio . . .	22.4.-	16.6.-	38.3.-		7.4.-	-.3.-	-.6.-	-.4.-	-.6.-
Marzo	23.1.$^1/_2$	9.6.2	46.6.-			1.7.-			-.3.-
Aprile	13.5.-	6.4.2	43.-.-			4.3.-			-.2.-
Maggio	21.1.-	16.5.-	4.4.-	-.4.-		-.3.-			
Giugno	21.3.3	14.-.4(?)	12.1.-		-.6.-				
Luglio	7.5.2	4.6.2	18.-.-						
Agosto	3.3.-	6.-.-	10.1.-						
Settembre . . .	14.4.-	17.2.-	27.7.1					-.3.-	1.1.-
Ottobre	40.1.-	5.5.-	58.2.-			1.6.-	-.3.-		1.5.-
Novembre . . .	56.3.4(?)	24.5.2	21.4.-	-.1.-		2.5.-	-.3.-	-.6.-	-.4$^1/_2$.-
Dicembre . . .	15.1.-	25.3.-	31.6.-	8.2.-			-.3.-		4.6.-
Totale dell'anno	261.3.3$^1/_2$	179.8.-	337.7.2	9.2.-	8.2.-	15.4.-	2.6.-	1.5.-	10.1.$^1/_2$

N.B. - Nel 1453 si trovano sotto il generico nome di *biade* moggia 7 e staia 7.

SPELTA			MELICA			MIGLIO			FAVE		
ANNI			ANNI			ANNI			ANNI		
1451	1452	1453	1451	1452	1453	1451	1452	1453	1451	1452	1453
-.2.-	-.6.-						1.3.-	2.2.-	-.1.-		
						1.7.-	1.1.-	3.6.-	-.5.-		1.4.-
						-.3.-	-.3.-	3.3.-	-.2.-		2.5.-
							-.3.-				-.6.-
						-.4.-			-.1.-		1.5.-
-.3.-						-.2.-					
										-.3.-	
										-.3.-	
			1.4.-		-.6.-	1.4.-		4.5.-	1.4.-		3.4.-
						1.7.-	-.3.-	1.5.-	1.4.-	-.6.-	-.2.-
					-.5.-	1.7.-	-.3.-	-.6.-		-.6.-	1.6.-
-.5.-	-.6.-		1.4.-		1.3.-	8.2.-	4.-.-	16,3.-	4.1.-	2.2.-	12.-.-

Ho cercato invano una giustificazione plausibile della forte diminuzione dei grani entrati nell' anno 1452; noto tuttavia una così violenta oscillazione anche ne' risultati mensili che non troverebbe certo una giustificazione se non in indagini più ampie e complesse su tutta la vita economica della città, indagini che esorbitano dallo scopo dello studio presente.

Ricominciano le notizie sparse e frammentarie: nel 1507 un Bartolomeo de Torre abitante in contrada di Ponte Arlotto chiede ed ottiene di « *poterse extendere et ampliare nel anchona de la catena per braza 40 in longeza et largeza* » com' era stato concesso ai suoi vicini di estendersi per braccia 112 in lunghezza (1).

Mi pare che questa notizia dimostri il lento procedere dell' interrimento non tanto di quella parte dell'ancona verso S. Nicolò che vedremo a suo tempo definitivamente divisa dalla parte viva del porto ed indi artificialmente del tutto colmata, ma non usata per fabbricarvi, quanto di tutta in complesso la riva verso la città originariamente per buon tratto parallela a via ponte Arlotto e Sette porte.

Man mano che s' avanzava l' interrimento, i proprietari confinanti cercavano di costruire ed estendersi sul terreno ormai irragiungibile dalle acque, previo, è evidente, il sovrano consenso.

Tra i salariati dell' Officio della Massaria dell'anno 1526 (2) appare notato il « capitano alla Cadena » per uno stipendio mensile di Ducati 17 e soldi 13, e tra quelli del 1553 per 18 Ducati (3), insieme ad un GABELLARO pagato, come quelli delle altre porte della città, Ducati 19. 4. 11, ed ad un COMPAGNO pagato Ducati 16. 3. 12, con 4 Ducati in più de' suoi colleghi delle altre porte. Lo stesso documento che ci fornisce questa notizia del 1553 (un libro conservato dalla famiglia dei Conti Negrisoli, di cui trovasi una copia moderna all'Archivio Gonzaga) (4) segna le entrate della *gabella della Catena* appunto per quest'anno in Ducati 11108. Se pure, come credo, non si tratta di errore, tale in-

1) L. XXXII. Busta 3258.

2) H. III. 1. Busta 3136.

3) Come quelli delle altre porte, tranne Molini 24, e Pradella 30. Il Ducato valeva allora circa 90 soldi.

4) D. XII. 7.

troito sarebbe enorme in confronto a quelli delle altre porte rispettivamente segnati: Cerese 4815, Pradella 4035, S. Giorgio 3440, Porto 3026, Portazzolo 887. Ma, ripeto, accolgo la notizia con grave diffidenza non ingiustificata dalla mediocrità della copia conservata in archivio (1).

A questi documenti segue cronologicamente una carta topografica della città, non affatto rara, eseguita nel 1575 (2). Il porto, di forma fantastica e di ampiezza sproporzionata, vi appare popolato di numerosissime imbarcazioni come quello ch'era già da gran tempo considerato la maggior fortuna commerciale della città, ben nota anche ai forestieri e celebrata nelle descrizioni di Mantova; si ricordino i versi che Fazio degli Uberti, appena nella seconda metà del secolo XIV, scriveva nel terzo libro del Dittamondo:

Noi fummo alla città, che se tu spii
Di Manto ha il nome, e Vergilio l'onora,
Chiusa dal Po, dal Mincio e da più Rii.
. . . . . .
Molto è la terra bella grande e vaga
Del porto suo, sendo di tempo di pace.
L' entrata è buona di quel che si paga (3)

Nè i Signori di Mantova disconoscevano l' importanza del Porto Catena: il Duca Vincenzo nel 1590 intraprendeva la fabbrica *d'un arsenale acquatico in vicinanza della Porta Catena e ciò per comodo delle navi, che tutto giorno vanno e vengono per il Mincio, e per il Po, e così rendono aggiato il commercio coll' altre città. Quest' Arsenale è situato in guisa che quando sotto del vasto suo porticato è finita una grossa barca si può agevolmente e presto buttare in acqua,*

1) Notisi ad esempio che l' anonimo autore della « Relazione di Mantova dell' anno 1540 » (Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato, raccolte da E. Alberi, serie II, vol. II, pag. 10) dice che il dazio delle porte rendeva complessivamente 10,000 scudi.

2) Allegato B.

3) Cap. III, versi 76-78 e 85-87. Sono riportati nelle storie di Mantova dell' Amadei e dell' Agnelli e perfino in una carta della città fatta ad Amsterdam nel 1640.

mediante un largo canale, che tocca la riva dell'arsenale e mette capo nel Porto di Catena, ove l'altre navi stanno afferrate. Sul frontispicio di quest' utilissima fabbrica, se ne legge la memoria in marmo: « Navale (hoc) Vincentii dei Gratia Ducis Mantue IV et Montisferrati II. iussu, Ducalibus efficiendis et reficiendis navibus, aere proprio a fundamentis extruxit anno Domini MDLXXXX ». Tutto questo ho tratto dall'ampia cronaca di Mantova di Federico Amadei (1) già più volte ricordata. L'arsenale, ampia e massiccia costuzione posta a destra dell'attuale via Magazzeno e prospiciente il porto, rimane ancora intatto nelle sue linee generali sotto il nome di dogana vecchia, e serve ora ad uso di magazzeno militare. Non ostante le modificazioni subite ne' particolari, restano ancora chiarissimi i segni delle alte e numerose finestre sulle pareti laterali, e, sulla facciata, dell'amplissimo arco d' ingresso a tutto centro che faceva dell'arsenale, come dice l'Amadei, una specie di porticato. Il canale che adduceva al porto è ora colmato, ma la carta che allego alla lettera *D* ne mostra esattamente la figura e l' ubicazione. Anche la lapide, riportata pure nelle « Iscrizioni Mantovane » opera inedita di Carlo D'Arco (2), rimane ancora, ma non già sul *frontispicio* dell'Arsenale (cioè o sul frontone della facciata verso il lago dal quale potrebbe essere stata tolta per aprirvi la attuale finestra, o piuttosto sulla facciata posteriore verso ponte Arlotto, ora nascosta dalle abitazioni addossatevi, che da vecchie carte appare sormontata da un alto attico a tre larghi merli guelfi) bensì, non so con quale peregrino concetto, murata a piedi della casa che, posta dietro l'arsenale, fa angolo con via Ponte Arlotto.

Col principio del secolo XVII incominciano le dolenti note del così detto « Cavamento del Porto Catena ». Se di questo grave problema non ci resta più antica memoria forse solo per deficenza di documenti, d'ora innanzi esso apparirà di così vitale importanza che i nostri atti non parleranno quasi d'altro.

La prima notizia che ci si presenta, in un documento del 1605, non è che una constatazione dolorosa: parlasi dell' ancona di S. Agnese: *« Quando in spazio di dieci o dodeci anni vi entrasse anco un mezzo*

1) Tomo III, pag. 16 v.

2) Manoscritta all' Arch. Gonzaga. Vol. I, pag. 406, n. 37.

palmo di letto non sarebbe gran cosa il purgarlo, COME SI FA ANCO IL PORTO DELLA CATTENA *il qual quasi ogni anno s' interrisce et adesso è quasi inutile affatto* » (1).

Che si riattasse ben presto è certo, ma si rileva piuttosto da alcune carte topografiche della città che ce lo indicano libero e aperto al traffico che non da documenti scritti. (2)

Ad ogni modo, sia per l'insufficenza de' periodici lavori di cavamento fino allora praticati, sia per la forma stessa del bacino del Porto o per il declivio insufficiente o irregolare del fondo, sia per altre ragioni che non mi risultano, gli interrimenti si portavano fino al limite che rendeva necessario l'espurgo con sempre maggiore frequenza e gravità, così che nel 1656, d'ordine del Duca, in una Consulta tenuta su varî argomenti di utilità pubblica si trattò largamente del cavamento del porto e canale di Catena. Si era proposto di supplire alle spese imponendo sulle terre « *l'aggravio di dodici soldi, sei e tre annui sopra ciascuna biolca alla forma altre volle praticata del tempo del serenissimo Ferdinando* » (3). Non è detto esspressamente, ma pare debba intendersi che anche sotto Ferdinando (1612-26) si ricorresse a questa imposizione proprio per sostenere le spese del cavamento di Catena, il che si potrebbe facilmente legare al grave interrimento già da noi constatato nel 1605. Comunque sia, non si fece più ricorso a questo genere di tributo, e per il grande lavoro di espurgo del porto compiuto nel 1670, l'Arciduchessa Reggente, desiderando che lo si imprendesse seriamente come il defunto Duca aveva ordinato, imponeva nel 1669 a tutti i paroni di sottoporsi al pagamento di dieci soldi per ogni carro e in ragione di carro per

1) L. XXXII. Busta 3258.

2) Prima la celebrata e rara carta del Bertazzolo pubblicata da Lodovico Delfichi solo il 6 Febbraio 1628 dedicandola al Duca Carlo Gonzaga; poi le numerose riproduzioni di questa in tutti i formati, tra le quali quelle di Paul Mortier dedicate a Federico III di Prussia costituiscono veri e propri plagi, ma sono così buone come riproduzioni e così ricche di indicazioni per tutti i luoghi adiacenti al porto necessari a conoscersi, che credo utile riprodurne una, anche per non costringermi a descrizioni inevitabilmente lunghe e sempre meno perspicue di una pianta (Allegato C.) Indipendente da quella del Bertazzolo è la carta intitolata: « *La fortissima città di Mantova assediata dal esercito imperiale l'anno 1529* » di Alberto Ronchi.

3) L. XXXII. Busta 3258.

ogni merce fino ad esecuzione compiuta dell'opera (1). È questo il primo cavamento di cui ci resti un progetto tecnico dettagliato, redatto dal Prefetto delle acque Giovanni Regaglioli e già pronto nel Marzo del 1669. Mi pare che il documento per sè stesso dia le più ampie e precise informazioni sull' importanza del lavoro, e, col tipo che l'accompagna, sulla esatta misura e configurazione del porto (2) . . . .

. . . . . .

La configurazione del Porto risulta anche più evidente dalla pianta fattane dal Prefetto Alfonso Moscatelli pel cavamento che già si era reso necessario nel 1686. Il tipo (allegato D) non ha bisogno di comento: si noti solo che la accennata sezione del porto tra S. Nicolò e S. Apollonia era ormai anche separata dal resto da una diga interrotta solo da una chiavica, e le acque stagnanti che vi si contenevano e i rifiuti che finivan là dentro, ne facevano una vasta pozzanghera « *di torbide . . . . a sgravio del porto* ».

Torniamo al cavamento: l'esazione di dieci soldi per carro di merce che riscontrammo ordinata nel 1670 « *fino ad esecuzione compiuta dell'opera* » durava ancora nel 1684, il che ci fa ritenere che avesse già assunto carattere di tassa permamente, com' era permanente il bisogno di tener sgombro il porto dalla terra che le acque costantemente vi portavano. Certo tale era da tempo quando nel febbraio 1708 il presidente del Maestrato Camerale Pullicani chiedeva al Governo se dovesse depositare il reddito di questo tributo senz'altro alla cassa della Deputazione della città lasciandolo a sua libera disposizione, o se dovesse invece depositarlo come capitolo a parte erogabile solo per spese occorrenti al porto » *come è sempre avvenuto prima* ». Gli si rispondeva che « *in consideratione delli tempi calamitosi di questa guerra corrente* « si versasse pure alla cassa comune (detta del pubblico) che avrebbe dovuto tuttavia provvedere anche alle spese inerenti al porto (3). Ad ogni modo esisteva già in via ordinaria uno speciale fondo costituente la

1) L. XXXII. Busta 3258.

2) I tipi (planimetria e profili di livellazione) e computi che completano il testo nell' originale furono quì ommessi. Va notato che con questi era previsto altresì il cavamento del canale fuori del Porto, sin in ripa del Canal Grande. [Nota del Comitato di Navigazione].

3) H. LXV. Busta 3193.

così detta CASSA DEL CAVAMENTO e costituito con una tassa sulle merci entranti detta TASSA DEL CAVAMENTO, da erogarsi espressamente allo scopo indicato dal suo nome. Fu definitivamente regolata dopo il grande lavoro di espurgo del bacino di Catena compiuto nel 1710, importantissimo anche per le opere eseguite nel porto stesso che gli diedero in gran parte l' aspetto che conserva tuttora.

Vediamolo per questo più minutamente: Il 6 dicembre 1709 il presidente del Maestrato Imperiale dietro ordine, ben s' intende, dell' Amministrazione Cesarea, impartiva le sue disposizioni per il cavamento « che da molti anni non si fa... per cui il porto è impraticabile ». Eccole in sunto: *Il cavamento sarà dato in appalto. Parte della spesa sarà a carico della Cassa del cavamento (insufficiente a compiere sola la grande opera). Si comincierà da Ponte Arlotto e « la materia dovrà essere portata di là dell' argine che divide il porto vecchio già derelitto verso S. Nicolò; » una parte di essa sarà portata « dietro et alla lunga del terrapieno delle mura della città tra la gabella e la chiavica nuova ».* (Vedila segnata L nel tipo 1686, allegato D). *Se nello scavare si troveranno « palle d' artegliaria » o simili, l' appaltatore dovrà consegnarle a chi di ragione. Il lavoro si comincerà subito, non impiegherà mai meno di 200 uomini, e dovrà finirsi avanti il Carnovale del 1710. Il prezzo d' appalto si computerà ad un tanto il quadretto cubo di braccio mantovano.*

L' appalto, fu di fatto dato a Lodovico Molinari e Stefano Gelfi in solido, al prezzo di soldi quattro di Mantova per ogni quadretto. Si preventivarono dalle 18 alle 20 mila lire; ora la Cassa del cavamento, non ostante ingenti crediti verso la cessata prima Deputazione, non ne aveva se non 5000, per cui si proposero varî storni da altre entrate. Tuttavia il lavoro ebbe ben altra portata; ce ne dà larga notizia l'Amadei: (1) Non si cominciò se non il 30 di marzo, ed oltre l'espurgo dell'alveo del porto, si costruì il muraglione che lo limita dal lato sinistro. Per le difficoltà presentate dalle acque sorgive si dovettte accelerare certa parte dell' opera e di fatto *« furono nel breve spazio di tre ore fondamentate in calce viva 40 braccia di muraglione nuovo »* e così solo si potè poi proseguire normalmente.

1) Volume IV, pag. 526.

Si ricoprì il muraglione con grosse tavole di marmo, e si costruirono due scale pure di marmo fino a pelo d' acqua. All' opposta riva si posero « *travature e palificate* » (un documento parla invece d' un vero e proprio muro che si sarebbe sostituito alla vecchia palizzata) (1) e colla terra cavata si fece una vera strada della lingua di terra che divideva il porto dal seno di S. Nicolò costruendo un ponticello in legno sulla stretta interruzione che la divideva dal piazzale presso l'arsenale. Il cavamento per sè stesso fu compiuto nell'aprile, e l'opera intera l'otto giugno. Con essa « *la città nostra venne ad avere dentro delle sue stesse mura un recipiente capace di moltissime grosse barche di cui forse non v'à il simile in veruna città dei nostri contorni che goda il comodo d' un fiume navigabile* ». Cosi il nostro storico, che insieme al Volta (2), e all'autor del Fioretto (3), dà il vanto dell'opera al Presidente del Maestrato G. F. Pullicani, al Matematico G. Ceva, e al Prefetto delle acque Doriciglio Moscatelli Battaglia. Avvenne allora quello che avviene anche oggi: le spese effettive sorpassarono di gran lunga il preventivo, e in un quaderno intitolato *Stato Camerale de' redditi e spese del Ducato pel 1710* risulta alla partita *Cavamento al Porto della Cattena per sovenzioni fatte dalla Camera per tale opera nell'anno 1710* la bella somma di L. 51408,12 (4).

Compiuto il lavoro si pensò subito a conservarlo, ed ecco il decreto emanato in proposito dalla Cesarea Amministrazione del Ducato:

H. LXV.

LA CESAREA AMMINISTRAZIONE DEL DUCATO
di MANTOVA

« Essendosi per ordine nostro fatto il cavamento del porto della Navigazione di questa città quasi interrito, e per lui riparo fatta ancora continuare la muraglia nuova sino alla Cattena con la scalla, che servirà di commodo alle persone, affinchè sia ristabilito il Comercio

1) Magistrato Camerale Antico, busta 384 - 1710.

2) Storia di Mantova. Vol. V., pag. 5 - 6

3) Pag. 209.

4) H. III. 1 busta 3137. Nota che L. 324 furono pagate *alla comunità di Goito per careggi di marmi fatti per servizio del porto* e L. 192 *alla comunità di Rodego per careggi fatti come sopra.*

tanto necessario, che stava in pericolo di perdersi; Resta ora, che si provveda al mantenimento successivo d'un opera tanto profittevole, non men al privato, che al pubblico; et però s'ordina al Sig. Presidente, e Maestrato di dover con pubblico Editto rinovare seriamente il comando del diritto, e pagamento consueto delli soldi dieci correnti per ogni Caro di qualsivoglia Carico delle Barche da esigere prima dello scarico, perchè passi nella Cassa particolare del detto Cavamento, acciò s'adempisca all' imprestanza fattasi ora dalla Camera, e nell' avenire si possa supplire alle spese occorrenti per la manutentione del porto medesimo. Non vi sarà pertanto alcun immune per qualsisia privileggio, titolo, o causa dal pagamento suddetto, e li Paroni e Barcaroli medesimi resteranno obbligati al pagamento, come debito del Fondo delle loro Barche, quando che non sia stato adempito dalli Padroni delle robbe, e merci, quali non si potranno scaricare, e movere senza la precedente visita del Deputato alla Gabella, ed il giusto pagamento delli suddetti Soldi dieci per Caro sotto pena del contrabando delle robbe e Barche da applicarsi alla Cassa dello stesso Cavamento.

Prescriverà in oltre un adeguato regolamento, affinchè non resti offesa la fabrica della muraglia, nè sia gettata cos' alcuna nel fondo del porto, e del Canale della Città, ma anzi siano mantenute espurgate di tempo in tempo le strade del medesimo porto, incaricandone li Facchini, Garavani (1) e Caratieri, come quelli, che si profittano continuamente nel servire alle Barche, ordinando di più ciò che stimerà proprio ad evitare le confusioni tanto delli carichi, che delli scarichi delle Barche, e di quel tanto che giudicherà opportuno per il servizio di S. M. Cesarea, e del Pubblico sotto le pene, che crederà conveniente alla qualità de' casi altro in contrario non obstante, ecc. ».

Dietro quest' ordine, ecco in breve le disposizioni prese dal Presidente del Maestrato: Avanti lo scarico ogni barca denuncerà la quantità delle merci che porta per pagare i soliti dieci soldi in ragione di carro alla Cassa del cavamento. Entrando ogni barca in porto potrà

1) Erano uomini che servivano *al carico e scarico de' vini ed altri generi grossi.* A Porto Catena erano 12. La nomina doveva esserne approvata dal Maestrato, e formavano un' arte con relativo Massaro etc.

arrivare *alla scalla di marmo fatta per comodo delli carichi e scarichi massimamente delle persone,* poi si ritirerà approdando alle rive legata agli anelli di ferro che si sono all'uopo fissati al lastricato della muraglia. I garavani e facchini avranno cura così che il lastricato non si danneggi nel carico e scarico, come della pulizia delle rive; i rifiuti così raccolti saranno gettati nel vecchio porto abbandonato; del resto è vietato il getto di ogni immondizia nel Porto e nel Rio. Le barche che arriveranno in Porto verranno scaricate secondo l'anzianità d'arrivo, salvo speciale licenza del Maestrato. Le paghe dei Garavani e carrettieri verranno fissate dal Maestrato *senza differenza delli viaggi longhi o brevi* (1)

Non ostante l'importanza dell'opera compiuta nel 1710 non cessò certamente la necessità di periodici cavamenti. Le barche grandi non entravano già più nel 1721, e Filippo langravio d'Assia governatore del Ducato impartiva il 30 aprile disposizioni per l'espurgo del bacino del porto e del canale esterno (2). La cosa andò in lungo per le difficoltà create dalle piene, così gravi nel marzo dell'anno seguente che il cavamento si dovette interrompere, nè fu continuato e compiuto se non nel 1723.

Risulta dai documenti di questo lavoro di espurgo che l'area del bacino dalla Porta al ponte Arlotto (escluso, ben s'intende, il seno di S. Nicolò) era di braccia quadrate 28420, cifra confermata dal computo fatto nel cavamento del 1744 (3). Resta memoria di un nuovo espurgo compiuto nel 1734 (4), indi di quello testè accennato ch'ebbe principio il 9 marzo 1744 e sempre interrotto a cagion delle piene fu finito solo l'otto aprile 1745 (5). Ad un nuovo cavamento resosi necessario negli

1) Magistrato Camerale Antico, busta 384, 15 Luglio 1710.

2) H. LXV, busta 3193.

3) Magistrato Camerale antico, busta 384. Amadei IV, pag. 563.

4) Il Genio Civile di Mantova possiede un tipo relativo al progetto di questo cavamento, fatto da Lodovico Checchi perito Agrimensore senatorio e assistente del Prefetto alle acque Moscatelli, che l'approvò.

5) L. XXXII, busta 3258, e Mag. Cam. antico, busta 384, d'onde risulta che il cavamento costava a tutto febbraio per « uomini comuni, giornate 1080 a lire 2, L. 2160; Stivalleri (uomini muniti di stivaloni da acqua) giorvate 486 a lire 4, L. 1944; Stivalleri, opera notturna, giornate 96 a lire 2,10. L. 240; in tutto L. 4344 ». Coll'espurgo del Rio e del canale esterno s'erano computate in tutto circa L. 22.000.

anni 1753-54 corrispose il riempimento (solo fino al livello normale delle acque del lago) dell'abbandonata vasca di S. Nicolò. Si era progettato di prendere la terra delle alture del Migliaretto, ma per diminuire le spese del trasporto si dovette preferire quella cavata dai laghi e dal porto e disporre che vi si conducessero le carrette dei materiali inutili di città, obbligando i particolari a farlo a proprie spese (1).

Si era anche stabilito che colmato il porto vecchio si dovesse circondaredi olmi per farne luogo di esercitazioni militari, mentre intorno al nuovo porto dovevano piantarsi *moroni per il passeggio pubblico e per la necessità che ne richiede il commercio della seta.* È interessante ricordare che appunto allora *per riparare a nuovi interrimenti si diede all'ufficiale (del porto) l'incarico di fabbricare un pontone all'uso delle piazze marittime e proporzionato al bisogno ed al porto a cui deve servire per tenerlo spurgato,* un cavafango, insomma, in cui servivano, come rematori, i condannati (2). Tutte queste disposizioni prese nel giugno del 1753 erano mandate a compimento nell'anno seguente.

Sul finire del 1755 a studiare, tra l'altro, il raggiungimento di quegli scopi che ci si proponevano coi cavamenti periodici del porto, si delegò una Giunta delle Acque di cui ecco, per quanto ci riguarda, le troppo scarse notizie :

MAGISTRATO CAMERALE ANTICO — ACQUE — BUSTA 4.

PIANO

delle Operazioni Interne, ed Esterne dalla loro origine fino in presente colla notizia dell'erezione della Giunta dell'Acque.

RELAZIONE AL SIGNOR CONTE KAUNITZ.

ECCELLENZA, 30 Aprile 1759.

« Mi dò l'onore qui compiegato d'umiliare a V. S. sotto la lettera *A* « l'esemplare del piano delle Operazioni sì interne, che esterne, che dal- « l'anno 1753 a questa parte si stanno eseguendo in questa città, e nel

1) Le due cartine che riproduco all'allegato F, mostrano, la prima lo stato delle due vasche del porto ancora nel 1735, e la seconda, del 1800, la definitiva forma assunta dopo l'interrimento.

2) Ingegneri Camerali, busta 2. L. XXXII, busta 3258.

« Ducato coerentemente alle Sovrane Clementissime Disposizioni di « S. M. tendenti a far porre in pratica i mezzi per rendere più salubre « l'Aria, non meno che far rifiorire il Commercio, l'Agricoltura, e la « Navigazione a pubblico benefizio di questi Sudditi.

« Al qual d'uopo, e per ottenere un fine sì salutare e profiquo « furono nel piano medesimo distinte le Operazioni da farsi nell'interno « della Città dall'altre da eseguirsi sul Paese. E per riguardo alle prime « consistenti nel dissecamento, e interrimento de' Bassi fondi, ne' quali « ristagnavano l'Acque dentro il recinto delle Mura, nell'escavazione del « Rio intersecante la Città, nell'ingrandimento del Porto denominato di « Catena, ove approdano le Navi, e finalmente nello spurgo delle fosse « circondarie di essa Città, e Cittadella ne fu incaricata la direzione, « dipendentemente da' miei Ordini, all'Ingegnere Maggiore de Baschiera « assistito da uno scrittore fisso nella persona di Giuseppe Walter, che « da 15 settembre 1755 a tutto aprile 1758 ha conseguito il soldo men- « sile di L. 220; questa moneta aumentata nel maggio successivo sino « a L. 270 al mese ».

In un cartellino allegato leggesi: « il piano citato nella presente rela- « zione trovasi presso l'Ill.mo Signor Presidente ». Di fatto il piano non si trova nell'incarto ed è supponibile che dal destinatario non fosse più riposto negli atti d'Ufficio.

Abbiamo visto ripetersi il lavoro di cavamento pressapoco ogni dieci anni, e di fatto ancora nel 1764 si presentò necessario. Si volle tuttavia tentare di servirsi solo del cavafango (1), ma con esito molto mediocre se nel 1769 l'interrimento era ancora così grave da doversi pensare ad un nuovo espurgo. Appaltato per 9400 lire solo nel 1771, non fu cominciato se non il 10 marzo 1773, e il 12 maggio era già in istato da doversi compiere col solo cavafango, compresa la cui opera l'intero cavamento costò effettivamente L. 19303.8.6 (2). Si trattava di un cavafango nuovamente costrutto che doveva davvero risolvere, almeno per un certo periodo, la questione del cavamento: nei nuovi interri- menti di cui abbiamo notizie sotto gli anni 1779 e 1783 fu usato con buoni risultati servendo frattanto anche all'espurgo del lago, se il 21 gen-

1) L. XXXII, busta 3258. Libri dei mandati 1764-7, fol. 56 v.

2) » » » Mag. Cam. antico, buste 32 e 384.

naio 1783 si chiedevano e il 22 si concedevano venti condannati per portare nell'Anconetta allo scopo di rialzarla la terra che il cavafango appunto dal lago aveva estratta (1).

Non ho voluto, per chiarezza, interrompere l'esame della serie dei cavamenti, per ricordare altre minori notizie che vi si legano: Vicino ad un CAPITANO e ad un CAPORALE del Porto che in principio del secolo XVIII avevano funzioni esclusivamente militari, si trovava già verso la metà del secolo, un SOPRASTANTE (l'antico nome che trovammo negli Statuti del 1400) *la di cui incombenza si è d'invigilare alla pulizia di detto porto ed al buon ordine nell'accesso e recesso delle barche in esso porto, e così pure de' carrattieri e facchini che assistono al carico e discarico delle medesime, con gli emolumenti provenienti da' così detti fondi di barca, che si pagano dalle sole barche forastiere, senz'alcun soldo a carico di questa Regia Camera* (2). » Nè queste del personale erano certo le maggiori spese inerenti al Porto; il battello che si usava per andare ad aprire e chiudere la catena e la trave poste alla bocca d'uscita, la catena e la trave stesse, il ponte di legno che legava l'Arsenale a S. Nicolò per la lingua di terra che divideva l'antica dalla nuova vasca, al quale fu nel 1734 sostituito un *bogone d'assoni di rovere lungo braccia 30, largo di viva luce braccia 18, e alto braccia 11,* ricorrono spessissimo per rilevanti spese di manutenzione o di totale rifacimento. Non sono meno frequenti i ricordi di rabberciamenti alle case del capitano e del corpo di guardia. (Vedine la posizione e l'aspetto nel 1721 all'allegato E), ma di molto maggiore importanza sono le spese di selciatura, sostenute dalla Cassa del cavamento, del piazzale e delle rive del porto. Già compiuta una volta nel 1719, risulta da un documento del 1751 che si rifece *principiando dal mezzo della contrada al davanti al capitello di S. Giovanni Nepomoceno ed infine della muraglia che rinchiude il cortile e stanza delli garavani, che è di longhezza brazza 415 circa* (3). La notte dal 15 al 16 febbraio 1760 era improv-

1) Mag. Cam. antico, busta 31. Un riattamento del cavafango compiuto nel luglio 1784, costò L. 7240 e appunto allora si costruì una tettoia per ripararlo nei periodi di non uso. Id. b. 32.

2) L. XXXII, busta 3258, anno 1759.

3) Mag. Cam. antico, busta 384.

visamente *caduta una parte del muraglione che sostiene la strada formando la sponda sinistra del porto* per braccia 116, e minacciava per altre braccia 48. Si attribuì il disastro a difetto di costruzione e la Cassa del Cavamento sostenne l'ingente spesa della nuova muraglia (1).

Sappiamo già da che cespite questa Cassa traesse i suoi redditi, cioè dalla così detta Tassa del Cavamento. A quanto annualmente ascendessero può vedersi per un certo periodo dalla tavola seguente a cui ho aggiunto gli introiti mensili per gli anni 1774-5 (i soli che si conservino) per mostrarne le oscillazioni ne' vari periodi dell'anno.

1) Mag. Cam. antico, busta 32.

(MAG. CAM. ANTICO - NAVIGAZ. LAGHI B. 384)

Ristretto de conti dell'esazioni fatte sopra de carichi delle barche che riccapitano in codesto porto Cattena dall'anno 1744 sino all'anno 1754 come segue:

1744	Esatto . . . . . L.	4900	17	6
1745	idem . . . . . »	3849	10	-
1746 1747 1748 1749	idem in questi quattro anni . . . . »	18812	14	-
1750 1751	idem . . . . . »	14615	12	6
1752 1753	idem . . . . . »	10092	17	6
1754	idem . . . . . »	4238	1	6
	Ascende il riccavato nelli detti dieci anni a . »	56509	13	-
	Totale dell' entrata L.	56509	13	-
	» della spese »	4218	10	6
	Rimane il riccavato netto di . . . . . »	52391	2	6
	(Da altri documenti stessa sede risultano gli anni)			
1755	Esatto . . . . . »	7003	12	-
1756	id. a tutto Settembre . . . . . »	3894	2	6

Spese annuali cioè alli Cassieri, Sotto Cassieri e presentini il cinque per cento oltre L. 1.12 mensuali, valor de' libri, e carta per le bollette, ed all'Esatoreun 2 1/2 per cento e L. 1.16 valor de' libri e vacchetta, e perciò sono come segue:

1744	Spese	L.	338	10	–
1745	id.	»	309	13	6
1746 1747 1748 1749	idem in questi quattro anni . . .	»	1494	18	–
1750 1751	idem	»	1138	2	6
1752 1753	idem	»	794	2	–
1754	idem	»	93	4	6
	Ascende la spesa occorsa in questi dieci anni a	»	4218	10	6

1755 1756 La spesa non risulta

TASSA DEL CAVAMENTO

	ENTRATE MENSILI NEGLI ANNI								
	1744			1745			1754		
Gennaio . L.	224	8	-	177	9	6			
Febbraio . »	97	16	-	116	3	-	1235	—	6
Marzo . . »	269	15	6	161	3	6			
Aprile . . »	149	2	-	602	16	-			
Maggio . »	438	16	-	395	17	6			
Giugno . »	761	16	6	238	13	6			
Luglio . . »	577	5	-	213	4	-			
Agosto . . »	434	8	-	292	19	6	3002	15	6
Settembre . »	392	3	-	319	1	6			
Ottobre . »	520	14	-	701	1	6			
Novembre »	672	12	6	376	11	-			
Dicembre . »	362	1	-	254	9	6			

Il nuovo appalto per gli anni 1756-60, fu accompagnato da una disposizione del Magistrato Camerale che do' per intero come quella che indica partitamente l' applicazione della tariffa a ciascun genere introdotto nel porto.

Si veda pertanto quale varietà di merci v' entrasse.

L. XXXII. Busta 3258.

IL PRESIDENTE, e MAESTRATO CAMERALE

di MANTOVA

« Avendo noi conceduto ad affitto, con previa approvazione di Sua Eccellenza, al Sig. Capitano Ferdinando Chiavelli la Rendita del così detto Cavamento del Porto Catena, che si ricava dal diritto, imposto sopra i Generi, che si introducono per acqua in questa Città per una locazione, cominciata il primo Ottobre prossimo scorso, e che terminerà col mese di Dicembre 1760, come da Istromento 15 Settembre ultimo passato; e volendo Noi porre riparo a quegli abusi, che in passato si sono lasciati correre dalla poca attenzione degli Esattori, ed altresì rendere manifesta al Pubblico la Tariffa, con cui dovrà regolarsi l' Appaltatore nella riscossa di detto Dritto, colla presente Grida, inerendo ad altre già pubblicate, e specialmente all' Avviso 27 Maggio 1754, ordiniamo e comandiamo:

« Che qualunque Barcaruolo, Parone, o altra persona di che stato, grado e condizione si sia, ancorchè esente, privilegiata, privilegiatissima, di cui s'avesse da fare speciale e individua menzione, che introduca per acqua in questa Città, Mercanzie, Naturali, e altri Generi descritti nella tariffa, registrata appiedi della presente, tanto se le barche, o altri Navigli approderanno entro il detto Porto Catena, quanto se dovessero, per qualche impedimento del Porto, o per altra occorrenza, scaricare alla Fossetta, o alla così detta Pallata del Ponte S. Giorgio, debba, sotto le infrascritte pene, denunziare fedelmente la quantità, qualità, e peso delle mercanzie, Naturali, e altri Generi introdotti, a Bernardino Strivardi, Assistente deputato dall'Appaltatore predetto, che per maggior comodo degl' introducenti risiederà nella Casa vicina al detto Porto, di ragione del Sig. Carlo Rovesta, o pure a quell'altro Assistente che in cambio piacesse al Conduttore di destinare in progresso di tempo.

« Che seguita la denunzia di dette robe, s'abbia da pagarne il corrispondente Diritto al prenominato Assistente destinato dal Conduttore, ch'è stato da Noi incaricato contenersi a norma delle modificazioni esistenti in Atti, e riportarne la solita Controbolletta, sotto pena della

perdita delle robe non denunziate, o denunziate meno fedelmente, e del doppio Dazio; con di più soldi sei per ogni soldo di Dazio spiegato nell' infrascritta Tariffa; le quali pene dovranno dividersi alla forma de Contrabbandi.

« Restano avvertiti li Barcaruoli, che non sarà loro permesso di sortire dalla Porta Catena colle Barche, od altri Navigli, se non documenteranno colla presentazione della Controbolletta, da farsi a Presentini destinati ad invigilare, d'aver pagato per intiero il detto Dazio, come sopra, per le robe introdotte, e ciò ad effetto di meglio assicurare l'interesse dell'Appaltatore, e senza pregiudizio delle penali soprascritte.

« Avverta ognuno d'ubbidire; altrimenti contro i Trasgressori del presente, si procederà rigorosamente all'applicazione delle soprascritte pene.

« E vaglia etc.

TARIFFA PER LA ESAZIONE DELLA RENDITA DEL CAVAMENTO DEL PORTO CATENA.

Un agnello	soldi	1,—
Aquavita per ogni botte di pesi 100	»	10,—
Assami per ogni carro	»	10,—
Aglio per ogni mazzo	»	0,6
Detto per ogni carro	»	10,—
Calcina per ogni carro	»	10,—
Budelli salati per ogni carro	»	10,—
Carbone per ogni sacco	»	0,6
Cavagne per ciascheduna	»	0,6
Cassabanchi per ciascheduno	»	10,—
Cenere per ogni sacco	»	0,6
Cerchi di legno per ogni carro	»	10,—
Corda per ogni peso	»	0,6
Droghe per ogni pesi 100	»	10,—
Fieno per ogni carro	»	10,—
Frutti per ogni carro	»	10,—
Formaggio per ogni carro	»	10,—
Detto per ogni pezza	»	10,—
Filo per ogni pesi 3	»	0,6
Ferrarezza per ogni pesi 100	»	1,—
Grano, cioè:	»	10,—
Formento, Mistura, Riso, ecc. per ogni sacco	»	0,6
Ghiande per ogni sacco	»	0,6
Gesso per ogni carro	»	10,—
Gradizzi per ogni carro	»	10,—
Legno per ogni carro	»	10,—
Legna per ogni sacco di pesi 15	»	4,—
Miele per ogni pesi 100	»	10,—

Manzarine per ogni mazzo	soldi	0,6
Mercanzia per ogni carro	»	0,6
Noci per ogni sacco	»	0,6
Olio buono per ogni carro	»	10,—
Maiolica per ogni carro	»	10,—
Olio da ardere per ogni pesi 6	»	2,—
Pesce salato e cotto per ogni carro	»	10,—
Pollame per ogni battello, o carica	»	10,—
Pietre e coppi per ogni carro	»	10,—
Porcini per ciascheduno	»	2,—
Pane per ogni sacco di pesi 15	»	4,—
Pelli di Bue o di Vitello per ciascheduno	»	1,—
Patine per ogni carro	»	10,—
Panello per ogni carro	»	10,—
Pomi per ogni sacco	»	0,6
Sale per ogni carro	»	10,—
Strusi per ogni sacco di pesi 6	»	2,—
Strazze per ogni sacco	»	2,—
Stuore per ciascheduna	»	0,6
Stroppe bianche per ogni carro	»	10,—
Tela per ogni 100 braccia o sia pesi 3	»	1,—
Terra cotta per ogni corba	»	2,—
Travelli per ogni carro	»	10,—
Terra cruda per ogni carro	»	10,—
Trusi d'albero per ciascheduno	»	10,—
Tabacco per ogni carretta	»	10,—
Vino per ogni botte	»	10,—
Uva per ogni carica	»	1,—
Vitelli per ciascheduno	»	2,—
Vimene per ogni carro	»	10,—
Vascelli nuovi per ciascheduno	»	10,—
Vetro per ogni corba	»	10,—
Semi di zucca per ogni sacco	»	0,6

Dal Maestratò, 27 Novembre 1756.

Firmato Giulio Viva - *Presidente*
» Francesco Antonio Tamburini - *Questore*
» Pietro De-Peyri - *Questore*
» Emanuele Carrera - *Questore*
» Iacopo Luigi Sartorio - *Questore*
» Franciscus Ratti - *Cancellarius*

Così, con una delimitazione topografica del bacino di Catena più rispondente ai reali bisogni del commercio locale, con una serie di assettamenti e provvedimenti studiati con cura amorosa e conscia della sua vera importanza, si chiude il secolo XVIII.

Mancano lavori di indagine generale e profonda che permettano affermazioni sicure, ma il quotidiano esame dei documenti della nostra storia lascia l'impressione che gli sforzi che furono e, se la storia insegna, che saranno intesi a fare del nostro porto lacuale il maggior centro d' impulso allo sviluppo di tutta la vita economica cittadina, assecondino veramente le esigenze incoercibili di una legge naturale.

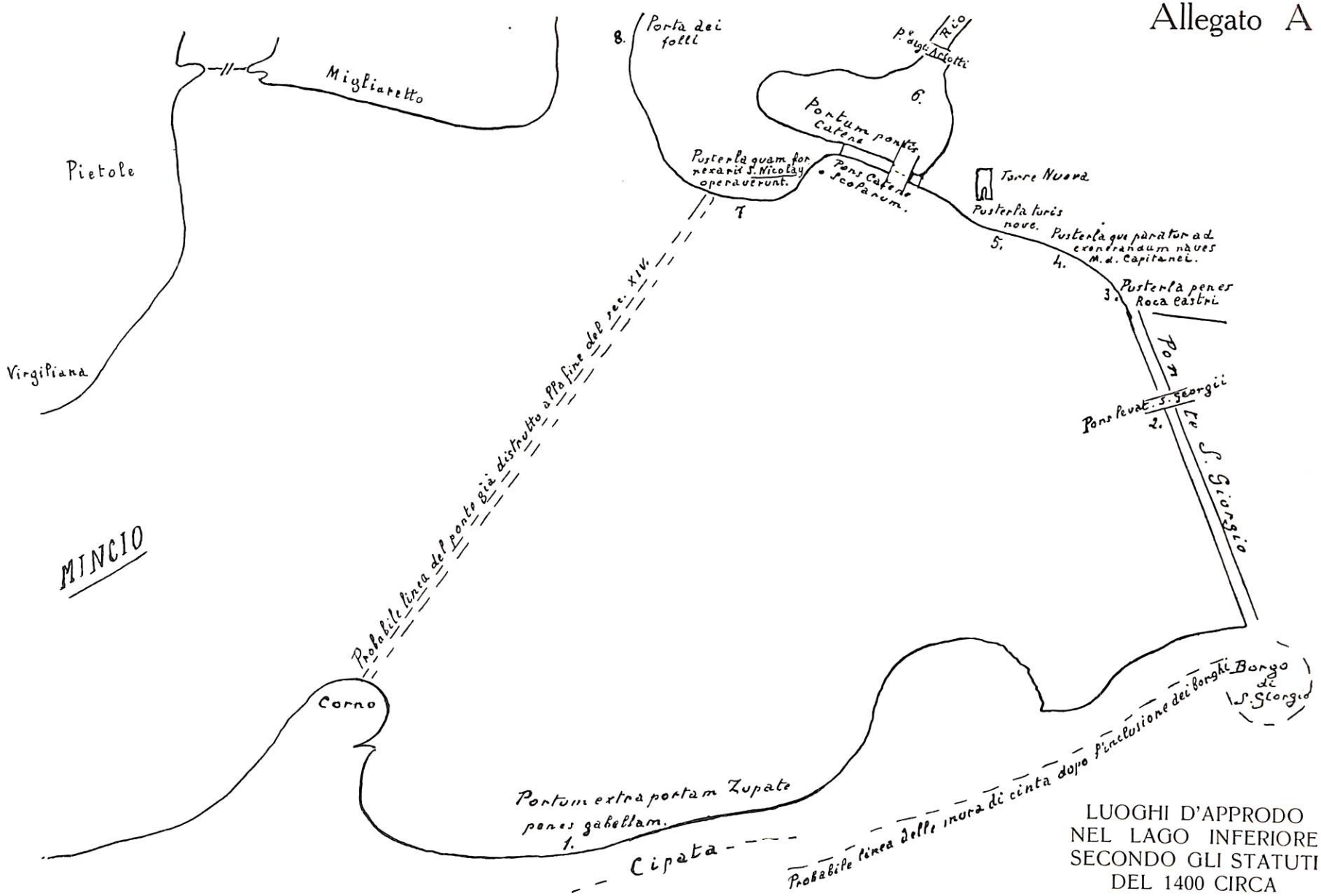
Ottobre - Novembre 1909.

DOTT. PIETRO TORELLI

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15927
BIBLIOTECA
116042

ALLEGATI

Allegato A



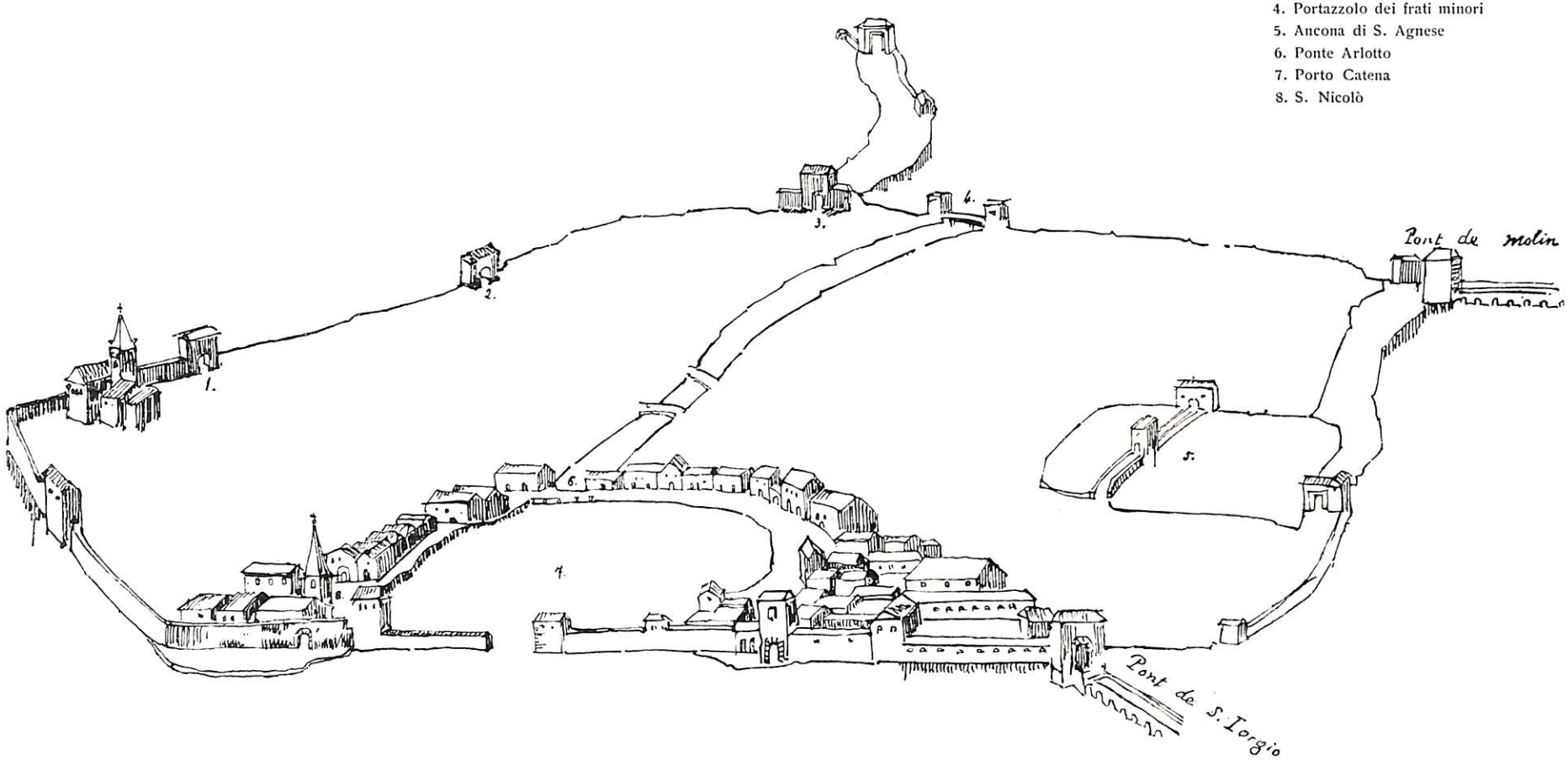
LUOGHI D'APPRODO
NEL LAGO INFERIORE
SECONDO GLI STATUTI
DEL 1400 CIRCA

PROVINCIA DI TORINO

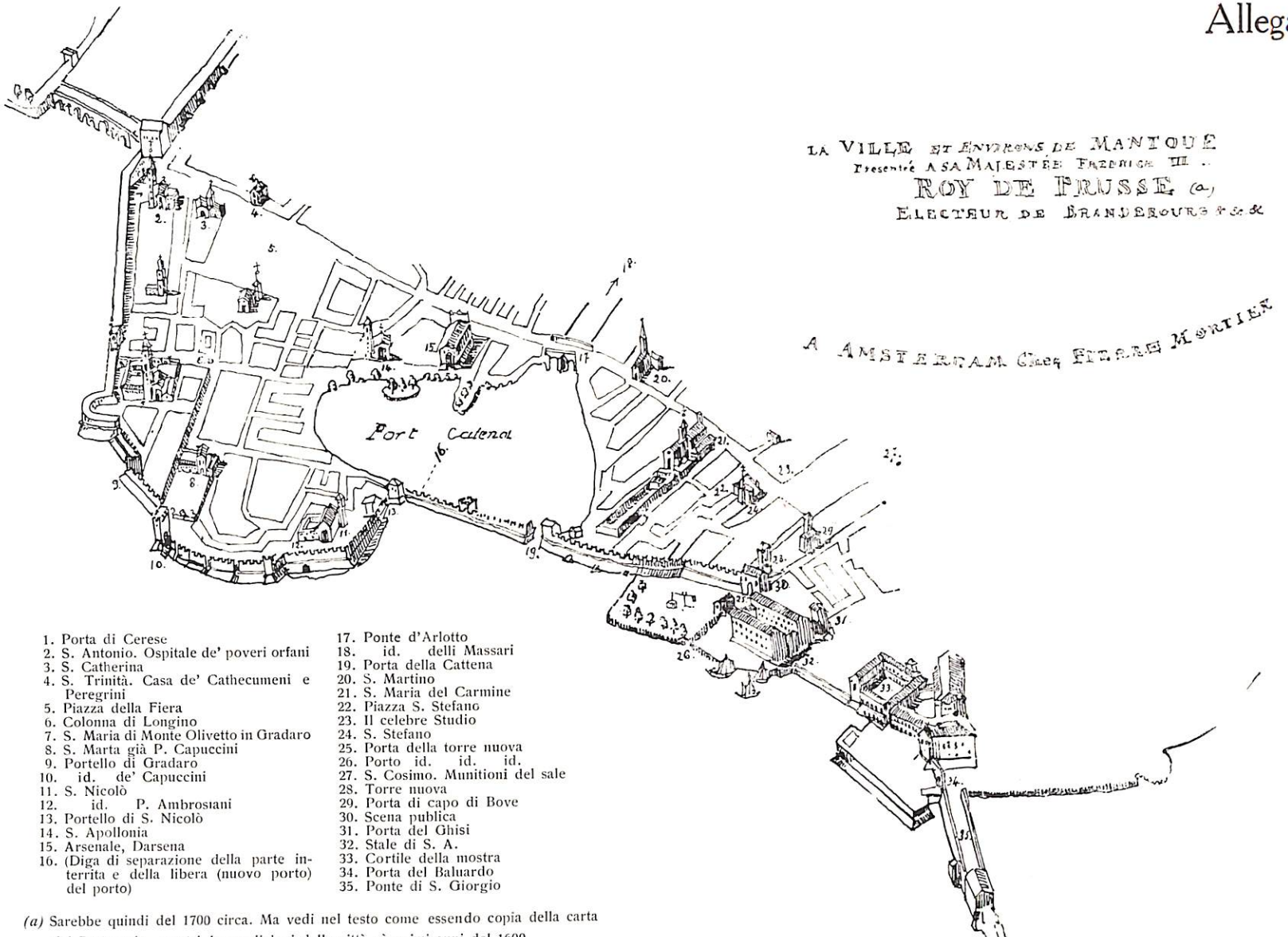
Allegato B

Mantua, Lombardię Transpadanę urbs clariſſima et antiquiſſima, venuſtiſſimum, in medio paludium, ſitum obtinet Anno ſalutis CIↃ. IↃ. LXXV. ad viuum delineata.

1. Porta Cerese
2. Porta Pusterla
3. Porta Pradella
4. Portazzolo dei frati minori
5. Ancona di S. Agnese
6. Ponte Arlotto
7. Porto Catena
8. S. Nicolò



PROVINCIA DI TORINO



1. Porta di Cerese
2. S. Antonio. Ospitale de' poveri orfani
3. S. Catherina
4. S. Trinità. Casa de' Cathecumeni e Peregrini
5. Piazza della Fiera
6. Colonna di Longino
7. S. Maria di Monte Olivetto in Gradaro
8. S. Marta già P. Capuccini
9. Portello di Gradaro
10. id. de' Capuccini
11. S. Nicolò
12. id. P. Ambrosiani
13. Portello di S. Nicolò
14. S. Apollonia
15. Arsenale, Darsena
16. (Diga di separazione della parte interrita e della libera (nuovo porto) del porto)
17. Ponte d'Arlotto
18. id. delli Massari
19. Porta della Cattena
20. S. Martino
21. S. Maria del Carmine
22. Piazza S. Stefano
23. Il celebre Studio
24. S. Stefano
25. Porta della torre nuova
26. Porto id. id. id.
27. S. Cosimo. Munitioni del sale
28. Torre nuova
29. Porta di capo di Bove
30. Scena publica
31. Porta del Ghisi
32. Stale di S. A.
33. Cortile della mostra
34. Porta del Baluardo
35. Ponte di S. Giorgio

(a) Sarebbe quindi del 1700 circa. Ma vedi nel testo come essendo copia della carta del Bertazzolo, mostri le condizioni della città nè primi anni del 1600.

PROVINCIA DI TORINO

Allegato D

A. Foce del porto della Cattena, con acqua alta sopra la soglia braccia 2, once 4, il dì 29 dicembre 1685.

B. Fondo interrito dalle torbide per l'acque piovane che sgolano la città per le chiaviche.

C. Fondo sabioniccio terreo e fangoso per le imonditie et escrementi della città.

D. Alluvione bassa e mista con fragmenti de rottami portata nel porto per l'apertura E.

E. Apertura per dove sgolano le strade dimostrate con suoi parti-acqua nel porto.

F. Interrimento medio de predami, con barena sopra, portata dal Rio superiore.

G. Interrimento superiore fatto de rottami e terra per le torbide che per le chiaviche sgolano con l'acque in tutto il Rio con barena sopra.

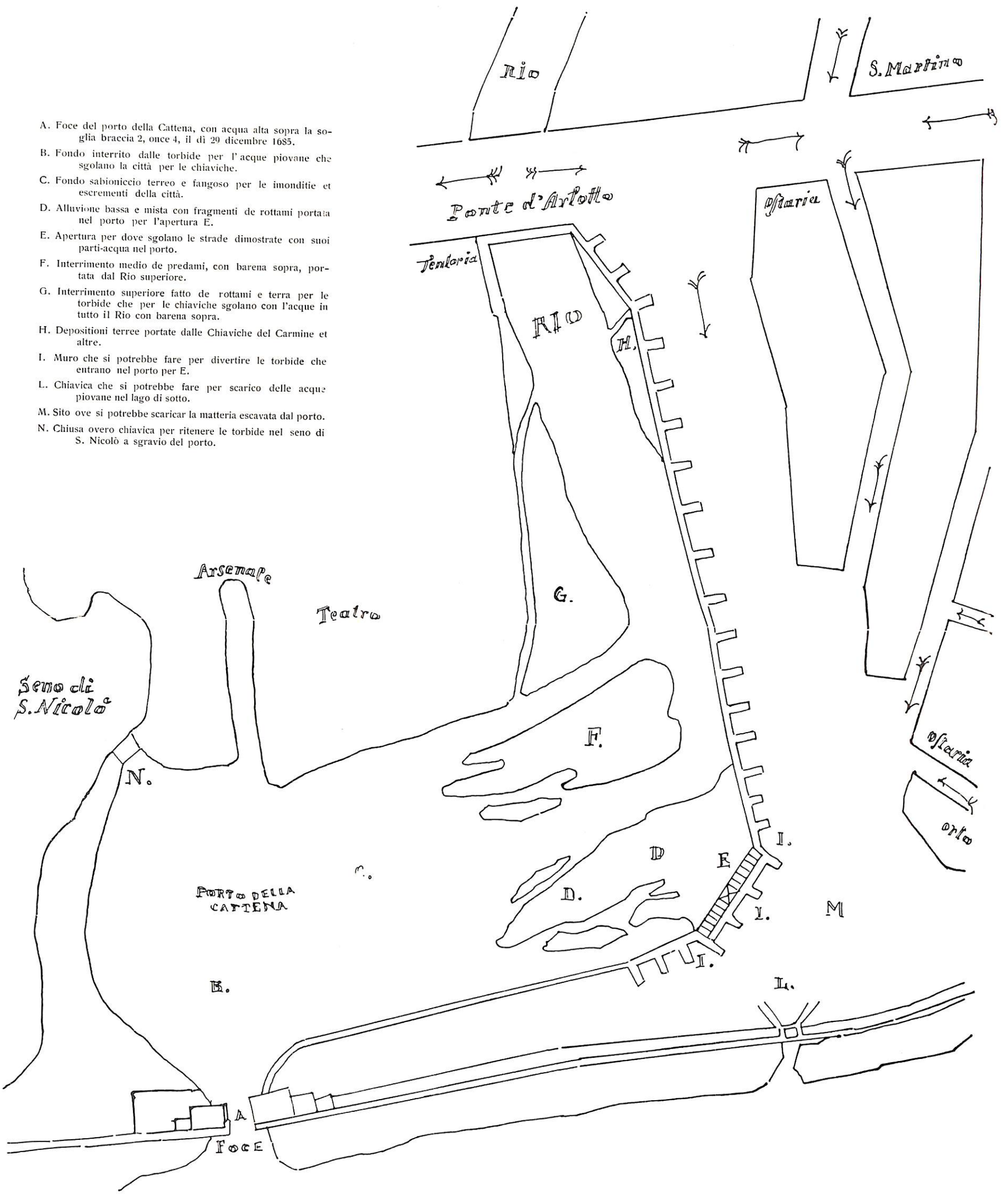
H. Depositioni terree portate dalle Chiaviche del Carmine et altre.

I. Muro che si potrebbe fare per divertire le torbide che entrano nel porto per E.

L. Chiavica che si potrebbe fare per scarico delle acque piovane nel lago di sotto.

M. Sito ove si potrebbe scaricar la matteria escavata dal porto.

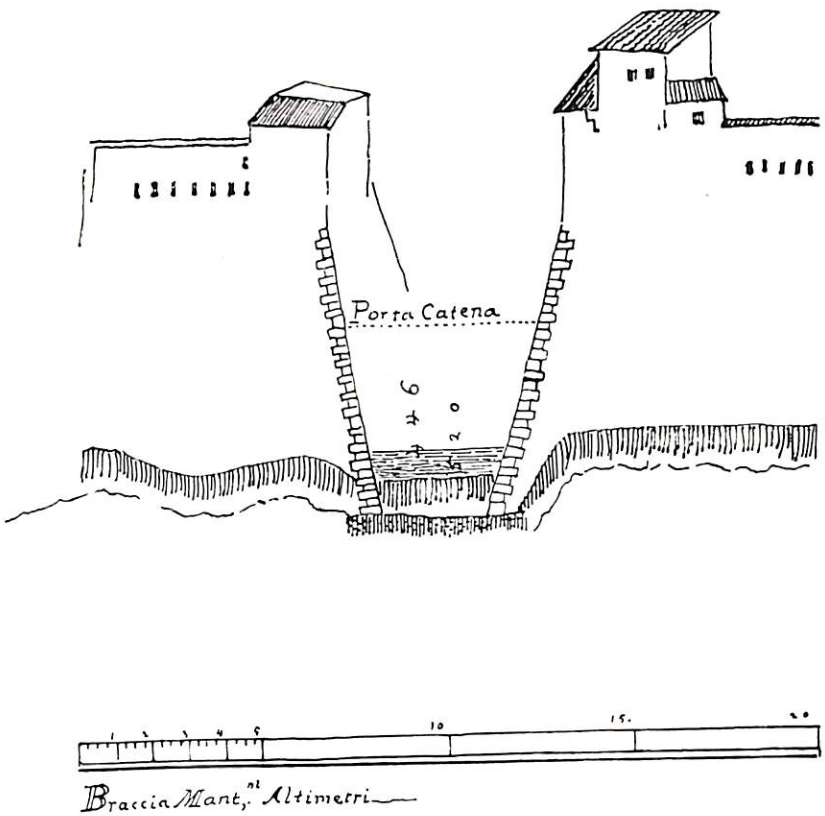
N. Chiusa overo chiavica per ritenere le torbide nel seno di S. Nicolò a sgravio del porto.



Alfonso Moscatelli Prefetto dell'Acque p.mo Gen.o 1686

PROVINCIA DI TORINO

Allegato E



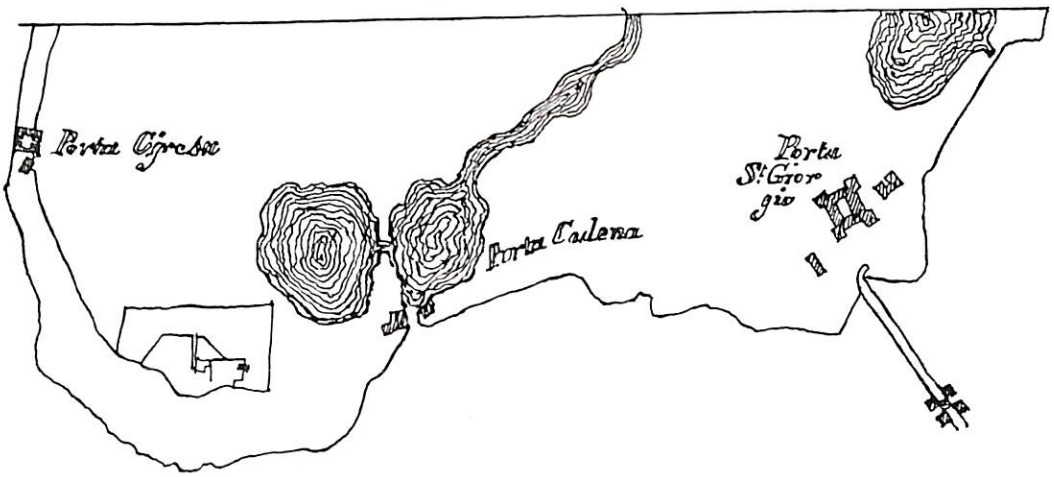
Aspetto esterno di porta Catena nell'anno 1721 secondo un disegno di Doriciglio Moscatelli Battaglia, prefetto delle acque. *(Archivio Gonzaga - Magistrato Camerale antico - Navig. Laghi. b. 384)*

A destra Gabbella e Corpo di guardia.
A sinistra Casa del Capitano della porta.

PROVINCIA DI TORINO

PIANTA DELLA CITTÀ E CITTADELLA DI MANTOVA

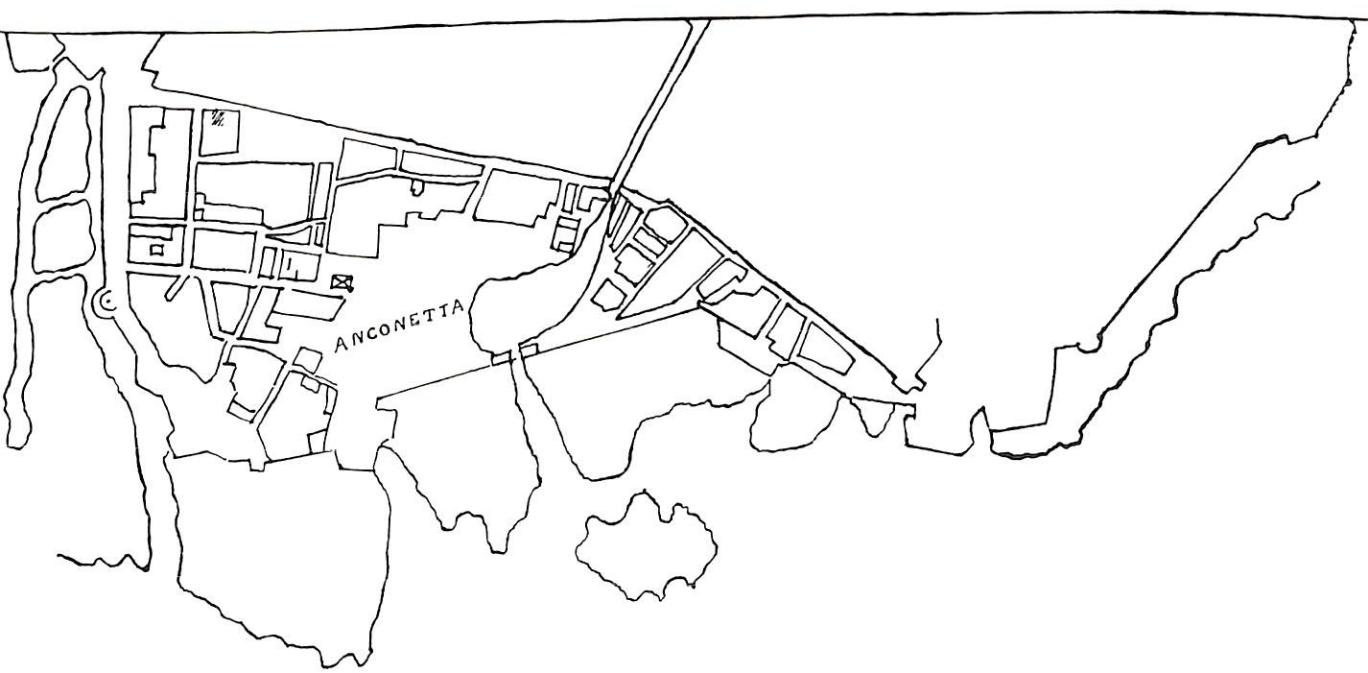
Matth. Seutter Augsburg, 1735



PLAN DE LA VILLE ET FORTERESSE DE MANTOUE

DESSINÉ PAR MAURICE HAUKE À LÉOBEN L'AN 8 (1799-800)

In appendice a « Précis... des opérations... dans la place de Mantoue » di Foissac - Latour.



PROVINCIA DI TORINO